2

2

3

4

6

10

Review

2001 Transport Canada Marine Safety Award

r. Johnny E. Watt, a retired ship pilot and presently one of five Governors in the Northern Quebec territory of Nunavik, was this year's recipient of the Transport Canada Marine Safety Award. The award was presented to Mr. Watt by Transport Canada Deputy Minister Margaret Bloodworth at the May 2001 national meeting of the Canadian Marine Advisory Council in Ottawa.

Mr. Watt's career in the marine industry spans a period of over 32 years. During that time he dedicated himself to guiding ships coming into Kuujjuaq, situated near Ungava Bay, and traversing the Koksoak River. He played an important role in training future pilots for the area.

Mr. Watt was also instrumental in having the Canadian Coast Guard install guiding posts on the Koksoak River. His intricate knowledge of the river, in particular during ebb tide, proved to be invaluable in the strategic placement of these guiding posts currently used by ship pilots to guide boats coming into the river.

Transport Canada applauds Mr. Watt for his dedication and for the contribution he has made in the interests of maritime safety.

The Transport Canada Marine Safety Award was established in 1997 to stimulate an awareness of marine safety in Canada and to recognize persons or groups that have contributed, in an exceptional way, to this objective. We encourage you to consider nominating someone who you feel is deserving of this award. Nomination forms can be obtained from:

Administrator, Marine Safety Award (AMSX) Transport Canada, Marine Safety Tower C, Place de Ville, 330 Sparks Street Ottawa, Ontario K1A 0N8

Please visit the Canadian Marine Advisory Council Web site for additional information concerning this award. You can access this Web site by visiting www.tc.gc.ca/marinesafety and clicking on Canadian Marine Advisory Council under the "Quick Links" section.

Contributor: Linda Brazeau, Consultations and Communications Officer, Ottawa

CA1 T360 - MI7



Table of **Contents**

Remarks from the	
Director General	

Transport Minister
Introduces Modernized
Canada Shipping Act

Staying	Current with
Marine	Occupational
Safety a	and Health

W	ha	t's	Ne	W
in	Te	ch	no	logy

TO				1 1	SILESSE!	
	B 96 1	a	MIN	88	no	or
TC	$\boldsymbol{\nu}$	U	/ V I I	U	HU	01

Blue	Ribbon	Task	Force
Final	Report	Table	d

New	Trans	spoi	t C	an	ada
Publi					

Exp	anded	Forma	t
	CMAC		

Go	verni	nent	
On	-Line	and	You

Historic Agreements
Reached with
Classification Societies

Canada

Marine Safety Review

Marine Safety Review is published by the Marine Safety Directorate of Transport Canada to keep the maritime community informed about marine legislation, relevant research, projects and events.

Submissions

We welcome any story ideas you would like to pass along, including articles, photos and suggestions. Please provide your name, address and phone number. The editorial staff reserves the right to edit all submissions for length, clarity and style.

Inquiries

Please forward comments, queries, insights to:

Editor
Marine Safety Review
Transport Canada, Marine Safety
Tower C, Place de Ville
330 Sparks Street, 11th Floor
Ottawa, Ontario
Canada K1A ON8

Telephone: (613) 990-6653 Facsimilie: (613) 990-6191

E-mail: marinesafety@tc.gc.ca

Web site: www.tc.gc.ca/marinesafety

Special thanks to the following contributors:

Doug Gillen, Regulatory and International Affairs, Ottawa

Meena Khanna, Information Management, Ottawa

William Henderson, Inspection & Operations Standards, Ottawa

Terrance Hounsell, Arctic Shipping

Regrance nounsell, Arctic Snipping

& Small Vessels, Ottawa

Naim Nazha, Cargoes & Ship Port Interface, Ottawa

Ken Ryan, Quality Assurance, Ottawa

Articles do not necessarily reflect the policies or views of the Marine Safety Directorate. Unless otherwise noted, material in this newsletter may be reproduced freely, provided that Marine Safety Review is credited as the source.

Remarks from the Director General

haring information is a major theme of this summer's Marine Safety agenda. There are a number of large projects within hailing distance of their finish, and some major stakeholder consultations in the offing.

Safety of small commercial vessels remains a top priority for the directorate. Among the many initiatives and recommendations put forth, Marine Safety has moved to develop regulatory amendments and improved inspection and certification processes. Other initiatives include the introduction of the Small Vessel Monitoring and Inspection Program and development of a new Web site offering information on small commercial vessels.

The National Canadian Marine Advisory Council again afforded us the opportunity to gather, reflect on important developments and to chart the course for the future.

Among this year's recent developments, Bill C-14, the new *Canada Shipping Act* was introduced in the House of Commons at the beginning of March. This bill, subsequently introduced in the Senate in May, is a major step forward for the Canadian shipping industry and reflects the input of our stakeholders.

Transport Minister David Collenette announced the first of several agreements allowing a ship classification society to carry out marine safety inspections and issue statutory certificates on behalf of the Government of Canada under the *Canada Shipping Act*. The new agreements were signed with Lloyd's Register of Shipping in December 2000, the American Bureau of Shipping in March 2001, and Germanischer Lloyd in September 2001. Negociations are underway with several other societies to formalize similar arrangements. A number



Bud Streeter

of bulk carriers have already had their inspections transferred since the agreements were signed, and these ships will be subject to future monitoring by Marine Safety.

A new round of stakeholder consultations is ready to begin on the improvement and streamlining of marine safety regulations. These consultations stem from the work of a Blue Ribbon committee, which reviewed our regulatory challenges to set short and long-term reform priorities.

New technology offers another avenue for communicating with our clients and stakeholders. Marine Safety is active in Government On-Line, a major initiative to make Government of Canada information and services available on the internet. We are working closely with our colleagues from Transport Canada, as well as Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada, to create a Marine Services Portal to provide improved services to our marine clients.

In the weeks and months ahead, we look forward to hearing from all our stakeholders on these issues.

Sincerely,

Bud Streeter Director General, Marine Safety

Transport Minister Introduces Modernized Canada Shipping Act

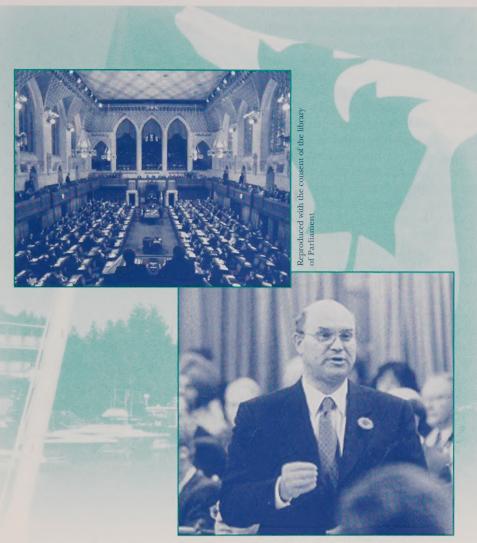
n March 1, 2001 Transport Minister David Collenette introduced in the House of Commons Bill C-14, the Canada Shipping Act, 2001 which modernizes shipping and navigation and amends the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 (SCEA). After second reading in the House, the Bill was introduced in the Senate on May 15, 2001.

The Canada Shipping Act (CSA) has been reorganized, updated and greatly streamlined to make it clearer and easier to understand. It also clarifies the responsibilities of the Department of Transport and the Department of Fisheries and Oceans.

"The Canada Shipping Act represents the Government of Canada's commitment to modernize shipping legislation and to promote the economic growth of the shipping industry," said Mr. Collenette. "This legislation will allow the entire marine community to operate in a manner that is safer, more efficient, environmentally sound, and responsive to the needs of Canadians in a global economy."

The CSA aims to promote the safety and economic performance of the marine industry, as well as ensure the safety of those who use pleasure craft. Key changes include improvements to provisions that protect and support crews, ensure passenger and vessel safety, and protect the marine environment from damage due to navigation and shipping activities.

"The Canada Shipping Act, 2001 is the result of extensive consultations with a wide range of marine stakeholders," said Fisheries and Oceans Minister Herb Dhaliwal. "It is a prime example of the Government of Canada working in partnership with its stakeholders."



The Honourable David M. Collenette, P.C., M.P. Minister of Transport.

Bill C-14 proposes amendments to the *Shipping Conferences Exemption Act*, 1987 (SCEA) with a view to keeping Canada's conference legislation in harmony with the legislation of its major trading partners.

SCEA outlines the rules under which conferences — groups of ocean shipping lines operating collectively under an agreement to provide scheduled services on specific trade routes, based on agreed rates and services — are allowed to operate in

Canada. Conferences play an important role in Canada's foreign trade, providing stability and reliability in shipping services for Canadian shippers, importers and exporters.

"The proposed amendments to SCEA will encourage greater competition, and streamline the administration of the *Act*," added Mr. Collenette.
"They will also ensure that Canadian legislation covering shipping conferences remains in balance with that of our major trading partners."

Staying Current with Marine Occupational Safety and Health

early 200 amendments to the *Canada Labour Code*, Part II that affect employers and workers in the marine industry came into force on September 30, 2000.

Marine Safety has trained all its health and safety officers to the standards of the *amended Code* to ensure they have the knowledge and skills required to function effectively. Supervisors and managers with line or functional responsibility for Code administration and enforcement also received training.

Since proclamation of the amendments, we have met with marine employers and unions to advise them of the changes to the Code, and to emphasize Marine Safety's approach to administering the Marine Occupational Health and Safety Program. In these sessions, we inform affected parties of their roles and responsibilities and advise them what to expect when a health and safety officer arrives to conduct an intervention. We also review the compliance mechanisms officers have at their disposal and discuss the limitations on officers' powers in this regard.

OVERVIEW OF THE CHANGES

Internal Complaint Resolution

This requires parties to exhaust the two levels of the resolution process to address health and safety issues before involving an officer. Parties may invoke their right to refuse dangerous work or file a complaint with a health and safety officer about a Code contravention. Officers become involved only after these two mechanisms have been exhausted.



Hazardous working conditions on board ship, such as these (above and below right), are subject to the Canada Labour Code, Part II and the Marine Occupational Safety and Health Regulations.

Policy Health and Safety Committees and Representatives

Employers with 300 or more employees must now have a Policy Health and Safety Committee. Employers with 20 to 299 employees must have a Workplace Safety Committee. Employers with fewer than 20 employees must have a Health and Safety Representative. Non-management representatives must be involved in all health and safety officer interventions.

The Right to Refuse Dangerous Work

This process now requires that health and safety officers render their decisions in writing, prior to leaving the premises. The definition of "danger" has been changed to include any existing or potential hazards or conditions and any current or future activity. This is a significant departure from the previous definition, which required the officer to factor imminence into a determination of danger.

The Right of Redress

This is intended to protect employers from abuse of the right to refuse dangerous work provision, while protecting employees from arbitrary discipline for exercising their rights.

Pregnant and Nursing Employees

The purpose of this provision is to provide interim protection for pregnant or nursing employees from occupational exposures while the employee is obtaining a medical certificate. Upon producing a certificate, the employer must move the employee to another job and protect the employee's original position.

Employers' Duties

Changes to this provision significantly expand the existing duties of employers. For instance, employers must now provide training to all managers and supervisors with occupational health and safety responsibilities.

Appeals and Review Process

An appeals officer now reviews appeals of direction and notices of "no-danger" issued by health and safety officers. The reviews were formally handled by the regional safety officers. The appeals officer, as a quasi-judicial body works at arm's length from Labour Operations, Human Resources Development Canada. As well as having all the powers of a health and safety officer, an appeals officer may:

- summon and subpoena witnesses;
- administer oaths;
- take statutory declarations;
- vary, rescind or confirm a health and safety officer's direction;
- issue directions; and
- review decisions of "no-danger".

Their decisions are final and binding and cannot be reviewed by any court.

Duties and Powers of Health and Safety Officers

As previously noted, health and safety officers' absolute duties now include rendering their decisions

in writing at the conclusion of an intervention and prior to leaving the work place. They must also investigate all fatalities to determine cause and initiate a prosecution when they discover a contravention.

Increased Liability and Penalties

The onus of duty on the employer has been changed to include only three areas of absolute liability. This is significant because it gives health and safety officers broader latitude to choose the mechanism best suited to achieving compliance in the environment of strict liability. In most areas, fines have been increased to \$1 million, while terms of incarceration have remained unchanged. A new provision has been added under subsection 149(2), "Offenses and Punishment," which identifies the parties within government or corporations that may be held accountable for their actions, or lack of actions.

Specific provisions dictate procedures that parties, including health and safety officers, must follow. For example, when a party refuses to act to remedy a contravention, health and safety officers must follow a

prescribed process, including using a particular compliance mechanism. Also included are specific duties that health and safety officers must carry out and, in some cases, time lines for doing so. There are also limitations on the officers' powers regarding those duties. These duties can only be changed by parliamentary amendment and by precedent setting interpretation of the Appeals Officer or the Federal Court of Canada.

For more information about the changes to the *Code*, contact your local Transport Canada Marine Safety Centre.

Contributor: Bob Gowie, Marine Occupational Health and Safety Officer, Ottawa

What's New in Technology



PORT STATE CONTROL SYSTEM EASES TRACKING OF FOREIGN VESSELS

Following testing and fine tuning, a new Canadian Port State Control system was implemented earlier this year. Marine Safety inspectors are now using this system nationwide.

The system tracks and reports on the inspection of foreign vessels entering Canadian waters and on port State inspections of Canadian vessels in foreign ports. Improved technology allows Transport Canada users access through the internal Web and international data exchange over the Internet.

A positive response has greeted the arrival of this new, user-friendly system.



SMALL COMMERCIAL VESSELS INFORMATION ON-LINE

A new Web site focusing on small commercial passenger vessels is under development by Marine Safety. It features references and links to existing information such as standards, Ship Safety Bulletins, statistics and more. This site is now accessible on the Transport Canada Web site.

We welcome your suggestions on information or services you wish to have available on this site.



NEW ELECTRONIC DOCUMENT MANAGEMENT FOR MARINE SAFETY

After a successful trial, Transport Canada has begun to implement a new internal system — the Records, Document and Information Management System (RDIMS). It enables users to manage and share their electronic information effectively across the department. Marine Safety will begin using this system at headquarters this summer, with full implementation to be completed in the regions by fall 2002.

The various components of RDIMS — document management, records management and full-text search — will make it easier for employees to share up-to-date information while ensuring that the department meets its legal obligations for managing information. RDIMS is an essential component in support of the Government On-Line initiative, the federal government's commitment to providing more information and services electronically. 🔧



From left to right: Ken Matthews, Secretary, Australian Dept. of Transportation; Bill O'Neil, Secretary-General, International Maritime Organization; Peter Morris, Chairman of the International Commission on Shipping; Richard Day, Director of Ships and Operations Standards, Transport Canada and Chairman of the EGMS.

TC Down Under

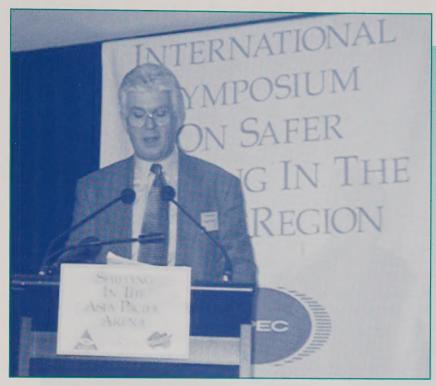
ransport Canada (TC) took centre stage recently at the International Symposium on Safer Shipping in the Asia Pacific Economic Corporation (APEC) Region in Sydney, Australia. The event was initiated by the APEC Transportation Experts Group on Maritime Safety (EGMS). Since 1997, this group has been involved in the research and elimination of the problems caused by sub-standard shipping in the region's waters.

This was the first APEC-sponsored symposium on the topic of substandard shipping. The symposium was convened in order to continue the international dialogue on safer shipping and find definitive solutions to this problem. The dominance of the Asia-Pacific Region in the shipping world today requires a corresponding high level of commitment to maritime safety. Canada, through Transport Canada Marine Safety, is dedicated to this cause at the highest level.

Mr. Peter Morris, former Australian Minister of Transport, who is now the chairman of the International Commission on Shipping, addressed the opening of the gathering. Mr. Morris made the first public presentation on the findings of the International Commission on Shipping, and released the report entitled, Ships, Slaves and Competition. Mr. Bill O'Neil, Secretary-General of the International Maritime Organization presented a keynote address.

The 70 delegates from around the region and Europe who attended the symposium participated in six working groups which covered topics such as:

- the global Port State Control network;
- flag state responsibility;



Richard Day, Director of Ships and Operations Standards, Transport Canada.

- international maritime forums;
- improving maritime administrations;
- the human element of shipping; and
- maritime-related organizations and the power of the media.

Richard Day, Director of Ships and Operations Standards, and chairman of the EGMS, was the symposium moderator. He observed and contributed to all the working groups, and facilitated the discussion in the plenary session held the following day. Under his guidance, the working groups and plenary were able to devise 60 recommendations to combat sub-standard shipping in the Asia-Pacific region. These recommendations will be presented to the transportation ministers of the respective economies later this year.

Following the Symposium, Australia hosted their National Shipping Industry Conference. The two-day meeting of Australia's main players in the shipping industry targeted the marine environment, maritime safety and key regulatory issues. Again, Transport Canada's participation was solicited. At this forum, Transport Canada's Assistant Deputy Minister of Safety and Security, William J.S. Elliot, presented a paper entitled, Safety Regulation — A Canadian Approach.

Contributor: Kathryn Hanah Serieux, Ottawa

Blue Ribbon Task Force

Final Report Tabled

arine Safety is poised to consult with stakeholders about regulatory reform, now that it has the results of a comprehensive review of all its regulations in hand.

Last fall, the Blue Ribbon Task Force examined and assessed Marine Safety's regulatory challenges to set short- and long-term reform priorities. Some of the recommendations in the final report, released on December 13, 2000, include the following:

- refocus resources to address the development of regulations;
- rewrite regulations related to Canada's domestic fleet, particularly vessels under 24 m or 150 tons;
- rationalize cut-offs for length, tonnage, voyage type and vessel type (an alternative to the current voyage classification system was suggested);
- rationalize crewing and certification requirements;
- establish a team to review all Board of Steamship Inspection decisions and sort them by regulatory grouping; and
- review international conventions on a regulation-by-regulation basis to determine the best approach to implementation.

The Task Force included senior inspectors from both headquarters and the regions, as well as representatives from the Legal Services group and other headquarters staff members who offered advisory and support services. The group reflected a full range of technical disciplines within Marine Safety to ensure a balanced perspective during the assessment of regulatory priorities.

The Task Force's comprehensive review took place in Ottawa from October 23 to November 17, 2000. The group created an exhaustive listing of all marine safety regulatory items, and reviewed and grouped all current regulations against specific criteria. The criteria ranged from assessing the degree to which the regulation was essential for the coming into force of the new Canada Shipping Act, to determining the degree to which the regulation was required to address immediate safety or environmental issues. The Task Force also took into consideration international obligations and commitments made to stakeholders, including the results from the Regulatory Priority Survey conducted in 1999 by Saramac Consulting Services Inc.

Marine Safety is proud of the work of the Blue Ribbon Task Force and eager to proceed with the next phase of the regulatory reform project — consultations with stakeholders. Work is under way to develop a consultation schedule. The first round of consultations on "thresholds" has been confirmed for the Fall of 2001 and the second round, on small vessels, is scheduled for January, 2002. The schedule, along with

excerpts from the Blue Ribbon Task Force's final report, will be available at www.tc.gc.ca/marinesafety in the near future.

We acknowledge the following full-time Task Force members who prepared the Blue Ribbon Task Force report:

- Dan Blackwell, Ontario Region;
- Mike Dwyer, Atlantic Region;
- Pierre Lebrun, Quebec Region;
- John Yeung, Pacific Region;
- Jim Brock, Ships and Operations Standards, Ottawa;
- Tom Lockett, Regulatory and International Affairs, Ottawa;
- David Nicholson, Legal Services, Ottawa:
- Nico Pau, Construction and Equipment Standards, Ottawa;
- Ken Ryan, Quality Assurance, Ottawa; and
- Jacquelyn Watcher, Regulatory and International Affairs, Ottawa.

The Marine Personnel Standards and Pilotage and Program Services branches provided advisory services to the Task Force.

> Contributor: Linda Brazeau, Ottawa

New Transport Canada Publications On-Line



SIMULATED ELECTRONIC NAVIGATION COURSES (2000) — TP 4958

This publication addresses the goals of the International Maritime Organization (IMO) and parties to the Standards of Training Certification and Watchkeeping (STCW) Convention of 1978 as amended in 1995. The purpose of this standard is to promote the safety of life at sea and the protection of the marine environment through training of masters and deck officers in the application of Electronic Navigation Systems.



STANDARD FOR THE TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS — TP 13430

This standard is issued for the measurement of ships in accordance with the Ship Registration and Tonnage Regulations made pursuant to the Canada Shipping Act. (Replaces TP 12234 — A Guide for the Tonnage Measurement of Ships).



GUIDELINES FOR THE CONTROL OF BALLAST WATER DISCHARGE FROM SHIPS IN WATERS UNDER CANADIAN JURISDICTION — TP 13617

The purpose of these guidelines is the protection of waters under Canadian jurisdiction from non-indigenous aquatic organisms and pathogens that can be harmful to existing ecosystems. These guidelines are intended to minimize the probability of future introductions of harmful aquatic organisms and pathogens from ships' ballast water while protecting the safety of ships.



GUIDELINES ON NON-PASSENGER BARE-BOAT CHARTER PARTIES — TP 13699

This publication assists owners, operators and charterers to determine if they operate a pleasure or non-pleasure craft (i.e., commercial vessel). It provides information on: the interpretation of definitions, such as, passenger, owner and operator; the requirements of a "non-passenger bare-boat charter party"; and the determination of whether a person carried on board a vessel is a passenger or a guest.



TERMPOL REVIEW PROCESS 2001 — TP 743

This third edition of the Termpol Review Process replaces the 1983 edition. The purpose of this publication is the guidance of proponents covering operational safety aspects of dedicated ships transporting pollutants or hazardous cargoes in bulk. It is a means for precisely and reliably measuring the navigational risks associated with the location and operation of marine terminals for oil tankers, liquefied gas carriers and chemicals.



PRACTICAL SKILLS FOR MARINE ENGINEERS, TRAINNING COURSE — TP 13720

This standard identifies to ship owners, ship operators, masters, officers and crew members of the requirement to successfully complete an approved course in "Practical Skills for Marine Engineers". This is part of the mandatory training, before being examined for an engineering watch certificate of competency.



TRAINING RECORD BOOK REQUIREMENTS FOR WATCHKEEPING ENGINEER CANDIDATES — TP 13721

This standard identifies to ship owners, ship operators, masters, officers and crew members of the requirement to successfully complete a Marine Safety approved training record book. This is part of the mandatory minimum 6 months of sea service before being examined for the first certificate of competency as a watchkeeping engineer.

For a complete listing of all Marine Safety publications On-Line, check out our Web site under "Publications".





Expanded Format for CMAC

ver 360 participants from across Canada attended the national Canadian Marine Advisory Council (CMAC) meeting which took place May 7-10, 2001, at the Government Conference Centre in Ottawa.

A new three and one-half day expanded format was introduced for the May 2001 session in response to scheduling concerns expressed by CMAC membership. The national session commenced with opening plenary on Monday afternoon and wrapped up with closing plenary on Thursday afternoon. This extra half-day allowed working groups and standing committees more flexibility in scheduling their meetings. We are pleased to say that feedback from the membership on the expanded format has been positive!

Deputy Minister of Transport Margaret Bloodworth was also on hand to present Mr. Johnny E. Watt with the 2001 Transport Canada Marine Safety Award. Mr. Watt was recognized for his unusually high level of performance in the interest of marine safety over the past 32 years.

The May 2001 session also saw the first meeting of the newly formed Standing Committee on Fishing Vessel Safety and the selection of Mr. Jean St. Cyr as industry co-chair for the new committee.

In addition to progress made in the working groups and standing committees, attendees received updates and information on items ranging from the formation of a Special Action Team on Small Vessels, to the new CMAC Groupware initiative and the Regulatory Reform Project.

The next national CMAC meeting will take place at the Government Conference Centre from November 5-8, 2001. This will be the last time that CMAC membership will meet



Mr. Johnny E. Watt receiving from Deputy Minister of Transport Canada, Margaret Bloodworth, the 2001 TC Marine Safety Award.

under the roof of this great old building which has been home to the national meetings for a number of years. News on the future venue for the national meeting will be announced at the November 2001 session.

We invite you to visit our CMAC Web site at www.tc.gc.ca/cmac where you will find the opening and closing plenary minutes and reports from the various standing committees.

Contributor: Linda Brazeau, Ottawa



2001 TC Marine Safety Award recipient, Johnny E. Watt and grandchildren, Jonathan and Julie Grenier.

Government On-Line and You

ave you ever tried to find a specific government service and after several frustrating phone calls or Internet searches, you are right back where you started?

What if there was a fast and easy way to access government services from the comfort of your own home, day or night?

Government On-Line (GOL) is the federal government's plan to provide programs, services and information across the Internet. This initiative will provide Canadians with more choices on how they interact with the federal government, permitting greater access to services and information when they want it, where they want it.

A CONNECTED GOVERNMENT...

What will it look like? Think of the yellow pages. Products and services offered are arranged by category, in an easy to use and convenient manner. GOL will bring all government services, information and programs together in a similar fashion. The future will offer every Canadian instant access to their own "yellow pages" tailored to their particular interests and unique needs.

What are the advantages? One-stop shopping for government information and services organized according to activity, areas of interest and common citizen needs. Streamlined business processes combined with seamless, secure technology will mean faster, improved service.

One GOL initiative currently under development is the Marine Services Portal. Together with our partners — Fisheries and Oceans

The Marine Services Portal kiosk at the May CMAC national meeting



From left to right: James Gervais Jr., Doug Gillen, Nancy Quinn — Marine Safety, Ottawa.

Canada (Canadian Coast Guard & Canadian Hydrographic Services) and Environment Canada (Meteorological Service of Canada & Canadian Ice Service) — we are dedicated to better serve our marine clients. "All three departments are bringing exciting initiatives to the table: dynamic weather systems, geocentric information profiling, and on-line consultation tools, to name but a few," says Bud Streeter, Director General, Marine Safety.

Our goal is to provide you with full on-line service by 2004. Client consultations are in progress and will serve to inform us of your service and information needs.

As always, we invite you to send us your comments, questions and suggestions by visiting our Web site at: www.tc.gc.ca/gol/gol_site_plan.stm

Historic Agreements Reached with Classification Societies

n January 5, 2001, Transport Minister David Collenette announced an agreement with one of the world's major ship classification societies, Lloyd's Register of Shipping. The agreement, reached in early December 2000, allows the organization to carry out marine safety inspections and issue statutory certificates — indicating compliance with Canadian regulations and, where appropriate, international agreements — on behalf of the Government of Canada under the Canada Shipping Act. Since signing this agreement with Lloyd's Register of Shipping, a similar agreement has been signed with the American Bureau of Shipping and Germanischer Lloyd.

"These agreements are the first Transport Canada has signed to honour the commitments made to industry to delegate inspections in areas where duplication between government and industry exists," said Mr. Collenette. "The department will now be better able to focus its resources on vessels and operators that represent a higher risk to safety or the environment."

Ship classification societies establish and administer standards for the design and construction of merchant ships. In many countries these societies are authorized to act on behalf of governments to apply marine safety and pollution prevention regulations based on their experience and technical resources. These agreements represent the largest transfer of duties to classification societies and are possible because the 1998 reforms to the *Canada Shipping Act* increased the scope of such delegations of authority.

The option of having one of these three classification societies conduct statutory inspections will be phased in. Initially, the option will be available to bulk cargo vessels operating on the Great Lakes. Several bulk carriers have recently entered the program and are now inspected by a classification society in accordance with the agreement. Transport Canada will maintain an active oversight role through safety audits of ships and companies that participate in this program. Provided results are satisfactory, the program could be expanded within a year to other dry cargo vessels, tankers, tug boats, fishing vessels and passenger ships.

Transport Canada is continuing discussions on similar agreements with several other major international ship classification societies active in Canada, including Det Norske Veritas and Bureau Veritas.

Contributors: Berthier Pineau, Manager, Inspection & Operation Standards; Bonnie Leonard, Regulatory Project Officer, Ottawa



The "Delegation" Inspection Team on the bridge of the CANADIAN ENTERPRISE in Port Colborne, as the first inspection certificate under the new ship inspection delegation process is signed. From left to right: Mike Dua, Transport Canada; Wallace James, First Mate; Mike Green, Transport Canada; Captain D. Lormier, Transport Canada; Barry Shepherd, Lloyds Register; Captain Austin Peckford, Chief Engineer; Stan Jastrzemski, Lloyds Register; Glenn Cobb, Lloyds Register; and Marcel Rivard, President & CEO of Lloyds Register of Shipping. (Photo courtesy of Captain John Greenway.)

Ententes historiques avec des sociétés de classification des navires

et aux navires à passagers. remorqueurs, aux navires de pêches dises sèches, aux pétroliers, aux navires de transport de marchanêtre étendu d'ici un an aux autres satisfaisants, le programme pourrait programme. Si les résultats se révèlent compagnies qui participent à ce vérifiant la sécurité des navires et des vera un rôle actif de surveillance en l'entente. Transports Canada conserde classification, conformément à visite des inspecteurs de la société gramme et reçoivent depuis la se sont joints récemment au proles Grands Lacs. Plusieurs vracquiers

Transports Canada poursuit des discussions en vue d'ententes semblables avec plusieurs autres importantes sociétés mondiales de classification des navires œuvrant au Canada, dont la Det Norske Veritas et le Bureau Veritas.

Collaborateurs : Berthier Pineau, Gestionnaire, Normes d'inspection et d'exploitation; Bonnie Leonard, Agente de projet de réglementation, Ottawa

> ressources sur les navires et les exploitants qui présentent un risque élevé pour la sécurité ou l'environnement. »

délégations d'autorité. en 1998, ont accru la portée de ces sur la marine marchande du Canada, depuis que les réformes de la Loi société de classification des navires transfert de responsabilités à une entente représente le plus important à la prévention de la pollution. Cette tation relative à la sécurité maritime et ment en vue d'appliquer la réglemenniques, à agir au nom du gouverneexpérience et de leurs ressources techvent autorisées, en raison de leur plusieurs pays, ces sociétés sont soution des navires de commerce. Dans normes de conception et de construcnavires établissent et administrent les Les sociétés de classification des

L'introduction de la possibilité qu'une de ces trois sociétés de classification effectue des inspections réglementaires sera graduelle. Au début, on l'offrira aux vraquiers naviguant sur

> une entente semblable a été conclue marine marchande du Canada. Depuis, du Canada, en vertu de la Loi sur la nales — au nom du gouvernement besoin, avec les ententes internatioréglementation canadienne, et au — indiquant la conformité avec la et d'émettre des certificats statutaires des inspections de sécurité maritime permet à l'organisme d'effectuer conclue au début de décembre 2000, Register of Shipping. Cette entente, de classification des navires, la Lloyd's des principales sociétés mondiales annoncé une entente avec l'une Transports David Collenette a e 5 Janvier, 2001 le ministre des

« Ces ententes sont les premières signées par Transports Canada, comme suite à l'engagement donné à l'industrie de déléguer les inspections dans des domaines où il existe un dédoublement entre le gouvernement et l'industrie », a déclaré nement et l'industrie », a déclaré M. Collenette. « Transports Canada pourra mieux concentrer ses

avec l'American Bureau of Shipping

et Germanischer Lloyd.



Léquipe d'inspertion de délégation sur le pont du vraquier CANADIAN ENTERPISE, à Port Colborne, dans le cadre de la signature du premier d'inspertion des navires. De gauche à droite: Mike Dua, Transports Canada; Wallace James, Premier officier de pont; Mike (neen, Transports Canada; Capitaine D. Lormer, Transports Lloyds Register; Capitaine Austin Peckford, Officier mécanicien en chef; Stan Jastrzemski, Lloyds Register; Genn Cobb, Lloyds Register et Manrel Rivard, Président-directeur général de Lloyds Register of Shipping. (Photographie — courtoiste de Capitaine John Greenway.)

Gouvernement en direct et vous

Kiosque du portail des services maritime, à la réunion du CCMC de mai 2001



De gauche a droue. martime, Ottawa.

Notre but est de vous offrir une gamme complète de services d'ici 2004. La consultation de nos clients est en cours. Elle nous permettra de savoir quels sont les services et l'information dont vous avez besoin.

Comme d'habitude, nous vous invitons à nous faire part de vos commentaires, de vos questions et de vos suggestions en visitant noure site internet : www.tc.gc.ca/ ged/carte_site.sum

Garde côtière canadienne et le Service hydrographique du Canada) et Environnement Canada (le Service météorologique du Canada et le Service canadien des glaces), noure clientèle du secteur maritime. Selon Bud Streeter, Directeur Selon Bud Streeter, Directeur maritime. Ministères ont des initiatives fort ministères ont des initiatives fort ministères ont des initiatives fort météorologiques dynamiques, notils d'information géocentriques, outils de consultation en direct — pour en mentionner quelques-unes en mentionner des direct —

vez-vous déjà essayé de localiser un service gouvernemental pour vous retrouver, après une série d'appels téléphoniques et de recherches sur l'internet frustrants, à la case Départ?

Pourquoi n'y aurait-il pas une façon simple et rapide d'accéder aux services du gouvernement jour et nuit, dans le confort du foyer?

Gouvernement en direct (GED), c'est le projet du gouvernement fédéral visant à offrir sur l'internet les protion que vous cherchez. Grâce à ce projet, les Canadiens auront plus de choix pour communiquer avec le gouvernement fédéral, ce qui la cilitera l'accès aux services et à l'information où et quand ils veulent.

... вопуевиемент ввансне...

En quoi consistera ce service? Ce sera comme les pages jaunes, où l'on classe les produits et les services par catégorie facile et commode à consulter. GED offrira les services, l'information et les programmes du gouvernement un peu de la même façon. Dans l'avenir, les Canadiens bénéficieront d'un accès instantané à des pages jaunes personnalisées à selon leurs intérêts et leurs besoins.

Quels sont les avantages? On disposers d'un guichet unique d'accès à l'information et aux services du gouvernement classés selon les domaines d'activité, les champs d'intérêt et les besoins habituels des cessus combinée à une technologie transparente et sûre se traduira par transparente et sûre se traduira par meilleure qualité.

L'une des initiatives en cours est la création du portail des services maritimes. De concert avec nos partenaires, Pêches et Océans Canada (la

Du nouveau pour le CCMC



M. Johnny E. Watt recevant de la Sousministre des Transports, Margaret Bloodworth, le Prix de la sécurité maritime de Transports Canada pour 2001.

rencontreront sous le toit du vieil édifice, lieu pendant si longtemps des réunions nationales. L'annonce du lieu des futures réunions nationales du Conseil se fera à l'assemblée de novembre 2001.

Nous vous invitons à visiter le site internet du CCMC (www.tc.gc.ca/ccmc). On y trouve les comptes rendus des séances d'ouverture et de clôture, et divers rapports des comités permanents.

Collaboratrice: Linda Brazeau, Ottawa

Canada pour 2001 à M. Johnny E. Watt pour sa contribution exception-nelle à la sécurité maritime pendant plus de 32 ans.

Le nouveau comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche a profité de l'occasion pour tenir sa première réunion. M. Jean St. Cyr a aussi été élu co-président (industrie) du nouveau comité.

Outre les progrès réalisés par les groupes de travail et les comités permanents, les participants ont obtenu des mises à jour et de l'information sur diverses questions, que ce soit la création d'une équipe spéciale d'intervention pour les petits bateaux, le nouveau logiciel coopératif du CCMC ou le projet de réforme réglementaire.

La prochaine réunion du CCMC est prévue du 5 au 8 novembre 2001, au Centre de conférences du gouvernement. Pour les membres du Conseil, ce sera la dernière fois qu'ils se

lus de 360 participants de partout au Canada ont assisté, du 7 au 10 mai 2001, à la réunion du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), au Centre de conférences du gouvernement,

à Ottawa.

En raison des préoccupations des membres du CCMC face au programme, on a décidé d'étaler sur trois jours et demi, à compter de mai 2001, cette réunion nationale. Celle-ci a commencé par une plénière, le lundi matin, et s'est également terminée en plénière, le jeudi après-midi. La demi-journée suppléprès-midi. La demi-journée supplémentaire a donné aux groupes de travail et aux comités permanents plus de latitude pour planifier leurs réunions. Nous sommes heureux d'annoncer que les membres ont bien accueilli la nouvelle formule.

La Sous-ministre des Transports, M^{me} Margaret Bloodworth, était présente. C'est elle qui a remis le Prix de la sécurité maritime de Transports



Le récipiendaire du Prix de sécurité maritime de Transports Canada pour 2001, Johnny E. Wall et ses petits-enfants Jonathan et Julie Grenier.

Nouvelles publications en direct de Transports Canada

8264 9T — (000S) ELECTRONIQUE SIMULÉE (2000) — TP 4958



et la protection du milieu marin en assurant aux commandants et aux officiers de pont la formation requise par les systèmes électroniques d'aide à la navigation. de formation des gens de met, de délivrance des brevets et de veille (STCW), dans sa version modifiée de 1995, dans leur désir de favoriser la sécurité maritime Cette publication aborde les objectifs de l'Organisation maritime internationale (OMI) et des signataires de la Convention internationale de 1978 sur les normes

Mormes de Jaugeage des navires — TP 13430



marchande du Canada. (Elles remplacent le bulletin TP 12234 — Guide de jaugeage des navires). Ces mormes s'appliquent au jaugeage des navires conformément au Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des navires édicté en vertu de la Loi sur la marine

TIBLES ERUX DE COMPÉTENCE CANADIENNE — TP 13617 LIGNES DIRECTRICES VISANT LE CONTRÔLE DES EAUX DE LEST DES NAVIRES



nuisibles à la suite du rejet de lest d'eau d'un navire, tout en assurant la sécurité des navires. les écosystèmes. L'application de ces lignes directrices vise à réduire au minimum la probabilité d'introduction d'organismes aquatiques ou d'agents pathogènes Ce document vise à protéger les eaux de compétence canadienne contre les organismes aquatiques non indigènes et les agents pathogènes qui risquent de perturber

86981 97 — SABBARSAR Á BRIVAN NU'UD BRTUA LIGNES DIRECTRICES SUR LES CONTRATS D'AFFRÈTEMENT COQUE NUE D'UN NAVIRE



d'un navire autre qu'un navire à passagers et permettent de déterniner si les personnes à bord sont des invitès ou des passagers. Elle donne de l'information concernant l'interprétation des définitions de passagers, de propriétaire et d'exploitant et les exigences d'affrètement coque nue Cette publication aide les propriétaires, les exploitants et les aftréteurs de navires à déterminer s'ils exploitent un navire pour le plaisir ou à des fins commerciales.

PROCESSUS D'EXAMEN TERMPOL 2001 — TP 743



ou de produits chimiques. èifèupil sag eb eruetroqenant eerivan eeb eup ienia ereilottèq eeb trallieussa acculifinan eunimet eeb noitazilitu'l à te tramesalqme'l à eèil noitagivan al ruoq de la sécurité des navires utilisés pour transporter des matières polluantes ou dangereuses en vrac. Elle permet d'évaluer de taçon sûre et précise les risques La troisième édition du Processus d'examen Termpol remplace celle de 1983. Servant de guide à l'attention des proposants, elle couvre les aspects opérationnels

COURS SUR LES TECHNIQUES D'ENTRETIEN POUR LES MÉCANICIENS DE NAVIRE --- TP 13720



machines d'un navire. obligatoire, avant de se présenter aux examens pour l'obtention d'un brevet de capacité en tant qu'officier mécanicien responsable d'une veille dans la salle des mécaniciens, de compléter, avec succès, un cours de formation sur les techniques pratiques pour les mécaniciens marine, prévu dans le cadre d'une institution Cette publication porte à l'attention des armateurs, exploitants de navires, capitaines, officiers et autre membres d'équipage, la nécessité pour les candidats-

EXIGENCE CONCERNANT LE REGISTRE DE FORMATION DES CANDIDATS AU POSTE DE MÉCANICIENS DE QUART — TP 13721



de compétence d'officier responsable des guarts de mécanique. d'un registre de formation approuvé par la Sécurité maritime dans le cadre du service en mer obligatoire minimal de six mont l'examen menant au certificat Cette publication porte à l'attention des armateurs, exploitants de navires, capitaines, officiers et membres d'équipage, sur les exigences en matière d'élaboration

La liste de toutes les publications de la Sécurité maritime qui sont accessibles en direct est exposée à notre site Web à la touche « Publications ».

Présentation du rapport final du groupe d'experts

de réglementation » (limites) aura lieu à l'automne 2001, c'est confirmé. La seconde ronde de consultations, sur les petits bâtiments, aura lieu en janvier 2002. On pourra bientôt consulter le calendrier, ainsi que des extraits du rapport final du groupe de travail des experts sur le site de travail des experts sur le site

Liste des membres à temps plein du groupe de travail d'experts qui a rédigé le rapport :

- Dan Blackwell, région de l'Ontario;
- Nike Dwyer, région de l'Adantique;
- Pierre Lebrun, région du Québec;
- Pacifique;
- Jim Brock, Normes Navires et exploitation, Ottawa;
- Tom Lockette, Réglementation et affaires internationales, Ottawa;
- David Nicholson, Services juridiques, Ottawa;
- Nico Pau, Normes Construction et équipement, Ottawa;
- Ken kyan, Assurance de la qualité, Ottawa; et
- Jacquelyn Watcher, Réglementation et affaires internationales, Ottawa.
- Les directions des Normes du personnel maritime et pilotage et des Services du programme ont offert des services consultatifs au groupe de travail.

Collaboratrice: Linda Brazeau, Ottawa

de soutien. Le groupe reunissait l'ensemble des disciplines techniques de Sécurité maritime, offrant une perspective équilibrée au cours de l'évaluation des priorités réglementaires.

Le groupe de travail s'est mis à la tâche le 29 septembre 2000, lorsque le Comité national de gestion de la sécurité maritime a approuvé en réforme réglementaire de Sécurité maritime (un plan pluriannuel portant sur l'évaluation, la révision et la réforme des règlements de sécurité maritime.

Consulting Services Inc. taires réalisé en 1999 par Saramac l'examen des priorités réglemenvenants, ainsi que les résultats de internationaux à l'égard des interdes obligations et des engagements d'environnement. Il a tenu compte questions immédiates de sécurité ou réglementation pour résoudre les détermination de la nécessité de la marchande du Canada jusqu'à la vigueur de la nouvelle Loi sur la marine la réglementation pour l'entrée en de l'évaluation de l'importance de actuels, selon des critères allant examiné et regroupé les règlements tation de la sécurité maritime, puis a complète des questions de réglemenau 17 novembre 2000. Il a fait la liste approfondi à Ottawa, du 23 octobre Le groupe a réalisé son examen

Sécurité maritime est fière du travail accompli par le groupe d'experts et a hâte de passer à la prochaine phase du projet de réforme réglementaire, la consultation des intervenants. Le groupe de travail a actuellement un calendrier provisoire de consultations. La première soire de consultations aur les « seuils ronde de consultations aux les « seuils ronde de con

écurité maritime a obtenu les résultats du vaste examen de ses prête à discuter avec les intervenants de la réforme réglementaire.

L'automne dernier, le groupe de travail d'experts a examiné et évalué les problèmes réglementaires de Sécurité maritime afin de déterminer les priorités à court et à long terme. Voici les recommandations du rapport final publié le 31 décembre 2000:

- réorganiser les ressources selon la réglementation;
- réécrire les règlements visant la flotte nationale, notamment les navires de moins de 24 mètres ou 150 tonnes;
- rationaliser les coupures selon la longueur, le tonnage ainsi que le type de voyage et de navire (un autre mode de classification des voyages a été suggéré à la place du système actuel);
- rationaliser les exigences concernant les équipages et la certification;
- charger une équipe d'examiner les décisions du Bureau d'inspection des navires à vapeur et les regrouper en fonction de la réglementation; et
- examiner les conventions internationales règlement par règlement afin de déterminer le meilleur mécanisme de mise en œuvre.

Le groupe de travail était constitué d'inspecteurs principaux de l'Administration centrale et des régions ainsi que de représentants des Services juridiques et d'employés de l'Administration centrale chargés d'offrir les services consultatifs et

TC s'affirme aux antipodes



des Transports des pays respectifs. au cours de l'année, aux ministres recommandations seront présentées,

canadienne). 🔨 de la sécurité — L'approche A Canadian Approach (Réglementation - northlugary refers sultain in an amusob (Sécurité et Sûreté), a présenté un adjoint de Transports Canada et M. William J.S. Elliot, sous-ministre cipation du Canada a été sollicitée réglementation. Là encore, la partiet les questions importantes de milieu marin, la sécurité maritime transport maritime, ont porté sur le cipaux intervenants australiens du des deux journées, entre les prin-Industry Conference. Les discussions en Australie, de National Shipping Le colloque a été suivi de la tenue,

Kathryn Hanah Serieux, Ottawa Collaboratrice:

> internationaux; les forums maritimes

tions maritimes;

maritime; et le facteur humain du transport

le pouvoir des médias. transport maritime ainsi que les organisations liées au

ne respectent pas les normes. Ces vail et les participants de la plénière discussion du lendemain, en plénière. travail et a participé à leurs délibéexploitation et président du EGMS, a Animateur du colloque, Richard Day,

l'amélioration des administra-

maritimes de l'Asie-Pacifique qui tions concernant les transporteurs out pu formuler 60 recommanda-Sous sa direction, les groupes de trarations. Il a également facilité la servi d'observateur aux groupes de directeur de Normes — Navires et

discours-programme. nationale, a ensuite prononce un de l'Organisation maritime inter-M. Bill O'Neil, secrétaire-général and Competition de la Commission. résultats du rapport, Ships, Slaves rencontre et a rendu publics les pris la parole à l'ouverture de la nationale du transport maritime, a président de la Commission inter-Transports de l'Australie et actuel M. Peter Morris, ex-ministre des

voue à cette cause, et ce au plus maritime de Transports Canada, se

Canada, sous l'égide de la Sécurité important à assurer la sécurité. Le maritime requiert un engagement dans le domaine du transport rance actuelle de l'Asie-Pacifique

enfin ce problème. La prépondéla sécurité maritime et de résoudre national pour l'amélioration de était de poursuivre le dialogue interpar APEC à ce sujet. L'objectif visé C'était le premier colloque parrainé

sillonnent les eaux de la région. non conformes aux normes qui des problèmes causés par les navires à la recherche et à l'élimination Depuis 1997, ce groupe a participé sur la sécurité maritime (EGMS). d'experts sur les transports APEC, organisé à l'initiative du groupe Australie. L'événement a été Pacifique (APEC), à Sydney, en coopération économique Asieeu lieu récemment dans la région de ration de la sécurité maritime, qui a Colloque international sur l'améliocentrale à l'occasion du occupé récemment une place ransports Canada (TC) a

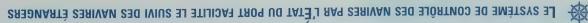
haut niveau.

chargés d'examiner: participé aux six groupes de travail et d'Europe présents au colloque ont Les 70 délégués des pays de la région

par l'Etat du port; le réseau mondial de controle

inollivaq ub la responsabilité des états

Quoi de neuf côté technologie?



Après une période d'essai et de mise au point, le nouveau système de contrôle par l'État du port est entré en service au début de l'année et les inspecteurs de Sécurité maritime l'utilisent partout au pays.

Le système permet de suivre les inspections des navires étrangers qui entrent dans les eaux canadiennes de même que celles des navires canadiens qui sont effectuées à l'étranger par l'État du port et de créer des rapports. Cette technologie améliorée permet aux usagers de Transports Canada de consulter l'intranet et d'échanger des données partout au moyen de l'internet.

Le nouveau système est convivial et a reçu un bon accueil.

INFORMATION EN LIGNE SUR LES PETITS NAVIRES COMMERCIAUX

Sécurité maritime, à Ottawa, est à développer un nouveau site Web. On y trouve des références et des liens donnant accès notamment aux normes, aux bulletins de la sécurité des navires, à des statistiques et plus encore. Le site est maintenant accessible sur l'internet de Transports Canada.

Nous acceptons avec plaisir vos suggestions concernant l'information ou les services que vous souhaitez trouver sur ce site.

Mouveau système de gestion des documents électroniques de Sécurité maritime

Après un essai concluant, Transports Canada a commencé l'implantation d'un nouveau système interne, le Système de gestion des dossiers, des documents et de l'information (SGDDI). Celui-ci permet aux usagers de gérer et de partager efficacement l'information électronique du Ministère. Sécurité maritime commencera à l'utiliser à l'Administration centrale, cet été. Sa mise en œuvre complète dans les régions est prévue pour l'automne 2002.

Les fonctions du 5GDDI (gestion des dossiers et des documents, recherche plein texte) permettront aux employés d'échanger plus facilement de l'information. Le 5GDDI constitue un maillon essentiel du programme Gouvernement et de voir à ce que le Ministère respecte ses obligations juridiques de gestion de l'information et de services électroniques.



De gauche à droite : Ken Matthews, Serrétaire, Ministère des Transports, Australie; Bill O'Neil, Secrétaire-général de l'Organisation maritime internationale; Peter Morris, Président de la Commission internationale du transport maritime, Australie; Richard Day, directeur de Normes — navires et exploitation, Transports Canada et président du EGMS.

détermine qui, au sein du gouvernement ou d'une entreprise, est responsable d'une action ou d'une négligence.

du Canada. l'agent d'appel ou la Cour fédérale l'interprétation des précédents par ment par le parlement et exigent tions peuvent être modifiées seulequant à ces obligations. Ces obliganécessaire et limitent leurs pouvoirs certains cas, de fixer le calendrier agents de santé et de sécurité, dans prévoient aussi l'obligation pour les un mécanisme d'observance. Elles processus prescrit, dont le recours à et de sécurité doivent suivre le cas d'infraction, les agents de santé refuse de prendre des mesures en de sécurité. Ainsi, lorsqu'une partie y compris les agents de santé et procédure à suivre par les parties, Des dispositions précises fixent la

Pour plus d'information sur les modifications du Code, communiquez avec le Centre de sécurité maritime de Transports Canada de votre localité.

Collaborateur: Bob Gowe, Santé et sécurité au travail, Ottawa

donner des directives; et

revoir les décisions concernant l'absence de danger.

Ses décisions sont définitives et irrévocables et ne peuvent être révisées par un tribunal.

obligations et pouvoirs des agents de santié et de sécurité

Comme nous l'avons indiqué, les agents de santé et de sécurité ont entre autres obligations absolues celle de rendre leurs décisions par écrit à la fin d'une intervention, avant de quitter le lieu de travail. Ils doivent également enquêter en cas de décès pour déterminer les causes et entamer pour déterminer les causes et entamer des poursuites s'il y a infraction.

Responsabilités et pénalités accrues

L'employeur a désormais trois responsabilités absolues. Ce changement aussi est important, car il permet à l'agent de santé et de sécurité d'opter pour le mécanisme d'observance le plus approprié dans un cadre de responsabilité stricte. Dans la plupart des cas, les amendes ont été portées à un million de dollars, mais la durée de la peine d'emprisonnement reste la même. On a sjouté une nouvelle disposition au paragraphe velle disposition au paragraphe

ราบรงอโปลา รอบ รถอนิยยเลื่อใ

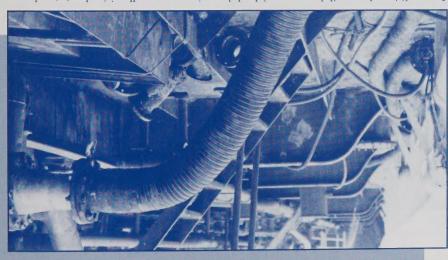
Les modifications de cette disposition accroissent passablement les obligations actuelles des employeurs. Ainsi, ils doivent désormais donner une formation aux gestionnaires ou superviseurs qui ont des responsabilités en matière de santé et de sécurité au travail.

uəwpxə,p 1ə Jəddv,p snssəso.d

L'agent d'appel, doit désormais examiner la directive des appels et les avis « d'absence de danger » émis par des agents de santé et sécurité. L'agent régional de sécurité, s'occuppait précédemment du processus des examens. L'agent d'appel, détenteur d'un pouvoir quasi judiciaire, est indépendant des Opérations de la main-d'œuvre de Développement des ressources humaines Canada. En plus d'avoir tous les pouvoirs de l'agent de santé et de sécurité, de l'agent de santé et de sécurité, l'agent d'appel peut:

- convoquer des témoins et les citer à comparaître;
- faire prêter serment; recevoir des déclarati
- recevoir des déclarations
- modifier, annuler ou confirmer la décision de l'agent de santé et de sécurité;

Le point sur la santé et la sécurité au travail dans le secteur maritime



Les conditions de travail dangereuses à bord de navires, comme celles-ci (en haut et en bas à droite), sont assufetties au Code canadien du travail, partie II, ainsi qu'au Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires).

avant de quitter le lieu de travail. On a modifié la définition de « danger » pour tenir compte des dangers réels ou éventuels ou des situations et des activités actuelles ou futures. Il s'agit d'une différence importante par rapport à la définition précédente, selon laquelle l'agent devait évaluer l'imminence d'un danger pour en déterminer d'un danger pour en déterminer l'existence.

Le droit de recours

Ce droit protège les employeurs contre tout abus du droit au refus de travailler en cas de danger et les employés, contre toute mesure disciplinaire arbitraire liée à l'exercice de leurs droits.

Employées enceintes on allaitantes

Cette disposition du code offre sux employées enceintes ou allaitantes une protection temporaire contre l'exposition à un danger au travail, pourvu qu'elles aient un certificat médical. Dans ce cas, l'employeur doit affecter temporairement l'employée affecter temporairement l'employée à un autre poste et protéger son poste.

en cas d'infraction en vertu du Code. Les agents peuvent intervenir seulement après que tous les recours des deux mécanismes ont été uţilisés.

Comités d'orientation et représentants en matière de santé et de sécurité

Les employeurs ayant 300 employés et plus à leur service doivent désormais avoir un comité d'orientation en mais avoir un comité d'orientation tandis que ceux qui en comptent de 20 à 299 doivent avoir un comité doivent, quant à eux, avoir un représentant en matière de santé et de sécurité. Des représentants autres que de la direction doivent être présents à toutes les interventions des agents à toutes les interventions des agents de santé et de sécurité.

Le droit au refus de travailler en cas de danger

En vertu de ce droit, les agents de santé et de sécurité doivent dorénavant rendre leurs décisions par écrit,

rès de 200 modifications au Code canadien du travail touchant les employeurs et les travailleurs du secteur maritime sont entrées en vigueur le 30 septembre 2000.

Sécurité maritime a donné à ses agents de sécurité (maintenant appelés agents de santé et de sécurité) une formation sur les normes du Code modifié afin qu'ils aient les requises pour s'acquitter efficacement de leurs fonctions. Les superviseurs et les gestionnaires ayant des responet les gestionnaires ayant des respontielles puis l'administration et à nelles quant à l'administration et à reçu une formation.

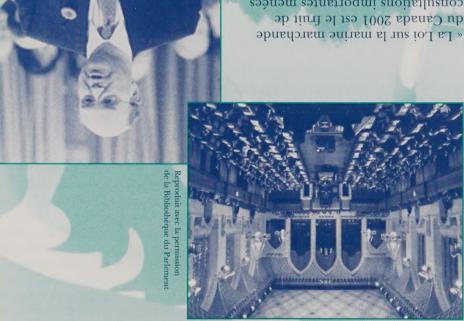
de leurs pouvoirs à cet égard. les agents et discutons des limites ismes d'observation dont disposent Nous examinons aussi les mécandes agents de santé et de sécurité. se déroulent en général les visites responsabilités et de la façon dont intéressés de leur rôle et de leurs rencontres, nous informons les de sécurité au travail. Au cours des nistre le programme de santé et façon dont Sécurité maritime admiparler des modifications et de la employeurs et les syndicats pour leur fication, nous avons rencontré les Depuis la proclamation de la modi-

АРЕВСИ DES СНАИВЕМЕНТЯ

Processus de règlement interne des plaintes

Les parties doivent avoir utilisé les deux paliers que prévoit la procédure de règlement des questions de santé et de sécurité avant de faire appel à un agent. Elles peuvent invoquer leur droit au refus de travailler en cas de danger ou présenter une plainte à un agent de santé ou de sécurité à un agent de santé ou de sécurité

Le ministre des transports présente la version modernisée de la Loi sur la marine marchande du Canada



L'honorable David M. Collenette, Ministre des Transports.

commerce étranger au Canada, en offrant des services de navigation maritime stables et fiables aux expéditeurs, aux importateurs et aux exportateurs canadiens.

« Les modifications de la LDCM proposées favoriseront la concurrence et simplifieront l'administration de la Loi », a ajouté M. Collenette. « Elles assureront également que la légis-lation du Canada régissant les conférences maritimes reste équilibrée par rences maritimes reste de nos principaux partenaires commerciaux. » 😼

« La Doi sur la manne marchande du Canada 2001 est le fruit de consultations importantes menées auprès d'un grand éventail d'intervenants du secteur maritime », a dit le ministre des Pêches et des Océans Herb Dhaliwal. « C'est un excellent exemple des partenariats que le gouvernement du Canada entretient gouvernement du Canada entretient avec ses intervenants. »

Le projet de loi C-14 propose de modifier la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM) afin de maintenir l'harmonie entre la légis-lation canadienne sur les conférences et la législation de ses principaux et la législation de ses principaux

La LDCM décrit les règles en vertu desquelles les conférences — groupes de compagnies maritimes océaniques œuvrant ensemble, en vertu d'une entente, pour fournir des services réguliers sur des routes commerciales selon des taux et des services fixés d'un commun accord — sont autorisées à exercer leurs activités au Canada. Les conférences jouent un rôle important en matière de un rôle important en matière de

e ministre des Transports David Collenette a présenté, le des communes le projet de loi C-14, Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, qui modernise la marine marchande et la navigation et modifie la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM). Le projet de loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a été présenté au sénat le 15 mai loi a loi

La Loi sur la marine marchande (LMMC) a été restructurée, mise à jour et grandement simplifiée pour la rendre plus claire et facile à comprendre. Elle précise également les responsabilités du ministère des Transports et du ministère des Pêches et des Océans.

« La Loi sur la marine marchande du Canada témoigne de l'engagement du Canada à moderniser la législation du transport maritime et à promouvoir la croistransport maritime », a déclaré M. Collenette. « Cette législation permettra à l'ensemble du secteur maritime de fonctionner de façon plus sécuritaire, plus efficace, plus respectueuse de l'environnement et plus attentive aux besoins des Canadiens attentive aux besoins des Canadiens dans une économie mondiale. »

La LMMC vise à promouvoir la sécurité et la performance économique de l'industrie maritime, ainsi qu'à assurer la sécurité des utilisateurs d'embarcations de plaisance. Parmi les modifications clés, on note des améliorations aux dispositions qui protègent et appuient les équipages, assurent la sécurité des passagers et des navires, et protègent le milieu et des navires, et protègent le milieu marin des dommages causés par la marin des dommages causés par la navigation et le transport maritime.

Remarques du Directeur général

Register of Shipping en décembre 2001, l'American Bureau of Shipping en mars 2001 et Germanischer Lloyd en septembre 2001. Les négociations se poursuivent, avec plusieurs autres sociétés afin de formaliser des afin de formaliser des ententes similaires. Jusqu'à ententes similaires. Jusqu'à

maintenant, un nombre de vraquiers ont vu leurs inspections statutaires transférées à une société de classification autorisée, depuis que les ententes ont été signées, et tous ces navires continueront d'être soumis à des vérifications par la Sécurité maritime à l'avenir.

Une nouvelle ronde de consultations auprès des intervenants pour l'amélioration et la simplification des règlements de sécurité maritime peut commencer. Elle fait suite au travail du comité d'experts qui a examiné les difficultés de notre réglementation à fixer des priorités à court et à long terme.

notre clientèle du secteur maritime. qui offrira de meilleurs services à un portail des services maritimes Environnement Canada pour créer que Pêches et Océans Canada et lègues de Transports Canada ainsi étroite collaboration avec nos colsur l'Internet. Nous travaillons en ner de l'information et des services au gouvernement du Canada de donde grande envergure qui permettra Couvernement en direct, une initiative Sécurité maritime participe à avec nos clients et nos intervenants. velles possibilités de communiquer La nouvelle technologie offre de nou-

Nous comptons obtenir l'avis de tous nos intervenants à ce sujet au cours des semanines et des mois à venir: **



e partage de l'information constitue le thème principal du programme de Sécurité maritime pour cet été. Bon nombre de gros projets se termineront bientôt et il y a plusieurs consultations importantes des interveimportantes des intervemants en perspective.

La sécurité des petits navires de pêches commerciaux reste la priorité de la Direction générale. Parmi les nombreuses initiatives et recommandaporocéder à des modifications réglementaires et d'améliorer le processus d'inspection et de certification. Elle a également créé le Programme de contrôle et d'inspection des petits dontrôle et d'inspection des petits donnant de l'information aut les donnant de l'information sur les petits avires et conçu un site Internet donnant de l'information sur les petits navires commerciaux.

Le Conseil consultatif maritime canadien s'est de nouveau réuni, ce qui nous a fourni l'occasion de nous rencontrer, de réfléchir aux changements importants et de planifier pour l'avenir.

Parmi les changements récents de cette année, il y a le projet de loi C-14, portant sur la nouvelle Loi sur la marine marchande du Canada, déposé à la Chambre des communes, au début de mars. Présenté ensuite au Sénat, en mai, ce projet de loi représente une étape importante pour le transport maritime au Canada et tient compre maritime au Canada et tient compre du point de vue de nos intervenants.

Le ministre des Transports David Collenette annonçait que la première de plusieurs ententes permettant à la société de classification des navires d'effectuer des inspections de sécurité maritime et d'émettre des certificats statutaires — au nom du gouvernestatutaires — au nom du gouvernement du Canada en vertu de la Loi aur la marine marchande du Canada sur la marine marchande du Canada avait été conclue. Les nouvelles ententes ont été signées avec Lloyds ententes ont été signées avec Lloyds

Sécurité maritime en rubrique

Sécurité maritime en rubrique est une publication de la Sécurité maritime de la sécurité maritime de Transports Canada. On y trouve de l'information intéressante pour la communauté maritime, en général, qu'il s'agisse de la législation maritime, en général, qu'il s'agisse de la législation maritime, de recherches de projets ou d'événements.

enoiseimuo

Nous serions heureux de recevoir vos idées d'articles, qu'il s'agisse de textes, de photos ou de suggestions. Veuillez indiquer vos noms, adresses et numéros de téléphone. L'équipe de la rédaction se réserve le droit de réviser les articles pour des questions de longueur, de clarté et de style.

Enquêtes

Veuillez adresser vos commentaires, demandes d'information, idées à :

Rédacteur en chef Sécurité maritime en rubrique Transports Canada, Sécurité maritime Jour C, Place de Ville 330, rue Sparks, 11º Étage Canada K1A 0N8

Téléphone : (613) 990-6653 Télécopieur : (613) 990-6191

Courriel: securitemaritime@tc.gc.ca

Nos remerciements spéciaux aux collaborateurs suivant : Doug Gillen, Réglementation et affaires internationales, Ottawa Service de l'information, Ottawa William Henderson, Normes d'inspection et d'exploitation, Ottawa et petits bateaux de pêche, Ottawa et petits bateaux de pêche, Ottawa

Les articles ne reflètent pas nécessairement les politiques ou les points de vue officiels de la Direction générale de la sécurité maritime. Saut avis contraire, on peut reproduire le contenu de la publication pourvu que l'on mentionne Sécurité maritime en rubrique comme source.

Ken Ryan, Assurance de la qualité, Ottawa

et Intertace navire-port, Ottawa

Bud Streeter

7

Canada Iransports

NUMERO 9 & PRINTEMPS — ETE 2001

Prix 2001 de sécurité

Transports Canada eb emitine de

Conseil consultatif maritime canadien, en mai, à Ottawa. Transports Canada, lors de la réunion nationale du par Margaret Bloodworth, Sous-ministre de Transports Canada pour 2001. Le prix lui a été remis le récipiendaire du Prix de sécurité maritime de Nunavik, dans le Nord du Québec, est retraite et l'un des cinq gouverneurs du Johnny E. Watt, pilote de navire à la

il a contribué beaucoup à la formation des futurs pilotes dans la région. Kuujjuaq, près de la baie d'Ungava, et fait la traversée de la rivière Koksoak, 32 ans. Ayant piloté pendant toutes ces années des navires jusqu'à M. Watt a œuvré dans le secteur maritime pendant plus de

encore, aujourd'hui, les pilotes qui guident les bateaux sur la rivière. reflux, a été inestimable pour l'emplacement stratégique de ces poteaux, qu'utilisent guidage le long de la Koksoak. Sa connaissance poussée de ce cours d'eau, surtout au M. Watt a également aidé la Garde côtière canadienne à installer des poteaux de

Transports Canada salut son dévouement et sa contribution à la cause de la sécurité

soumettre le nom de quelqu'un qui mérite ce prix. Voici l'adresse où l'on peut se contribué de façon exceptionnelle à atteindre cet objectif. Nous vous invitons à biliser la population et à souligner le travail des personnes et des groupes qui ont La création du Prix de sécurité maritime Transports Canada, en 1997, visait à sensi-

Transports Canada, Sécurité maritime Administrateur, Prix de sécurité maritime (AMSX) procurer le formulaire de mise en candidature :

Ottawa (Ontario) KIA 0N8 Place de Ville, 330, rue Sparks, Tour C

sur Conseil consultatif maritime canadien, sous Liens rapides. 🚿 canadien. On peut y accéder sur le site www.tc.gc.ca/securitemaritime, en cliquant Pour en savoir plus sur le prix, consultez le site internet du Conseil consultatif maritime

et des communications, Ottawa Collaboratrice: Linda Brazeau, agente des consultations

Table des

Directeur general Remardues du

Le ministre des

epeued ub abnedorem de la Loi sur la marine la version modernisée transports présente

le secteur maritime la sécurité au travail dans Le point sur la santé et

technologie? Quoi de neuf côté

1C s'affirme aux antipodes

final du groupe d'experts Présentation du rapport

en direct de Transports Nouvelles publications

Canada

Du nouveau pour le CCIMC

en direct et vous Gouvernement

classification des navires avec des sociétés de Ententes historiques

sbene.